This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

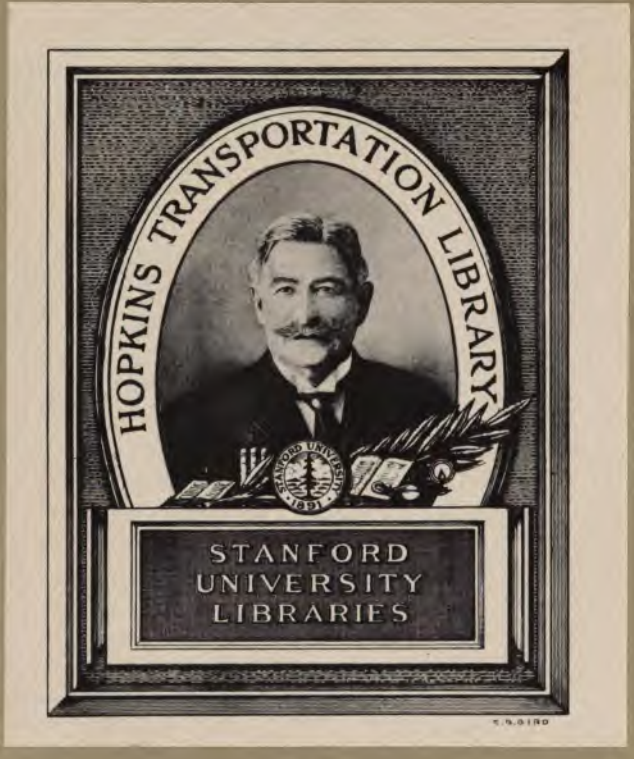
Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

Modificaciones al Contrato de 29 de Mayo de 1873, contenidas en las propuestas de 15 de Noviembre del mismo año.

FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO.

HE2820
M56A40
1873



Mexico : International Railroad Company.

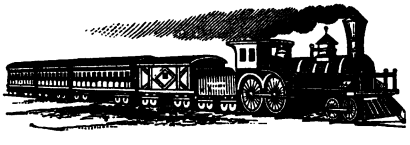
FERROCARRIL

INTERNACIONAL MEXICANO

EL CONTRATO CÈLEBRADO

CON EL GOBIERNO DE MEXICO

Y LAS COMUNICACIONES RELATIVAS



MÉXICO

IMPRENTA DE DIAZ DE LEON Y WHITE

CALLE DE LERDO NUMERO 2.

1873

COMUNICACION

DEL MINISTERIO DE FOMENTO

AL CONGRESO DE LA UNION.

OCTUBRE 5 DE 1872.

(Del *Diario Oficial* de 6 de Octubre de 1872.)

MINISTERIO

DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO.

SECCION TERCERA.

Tengo el honor de acompañar á vdes. la exposicion que dirigió á este Ministerio el Sr. Eduardo Lee Plumb, representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional, pidiendo que el proyecto que presenta relativo á la construccion de un ferrocarril, así como los documentos que son á aquel anexos, se eleven por conducto del Ejecutivo al Congreso, para que se digne someterlos á su alta deliberacion.

Considerando en su conjunto el proyecto del Sr. Plumb, puede decirse que abraza una de las

obras mas grandiosas que hasta hoy se han presentado en México en el ramo de mejoras materiales, siendo por lo mismo un asunto de grande interes y de mucha trascendencia, bajo cualquier aspecto que se examine, para que merezca que se fije en él la atencion del Congreso.

En efecto, continuar el ferrocarril como en el referido proyecto se propone, desde la ciudad de México hácia los Estados del interior, para que pasando por Lagos termine en un punto de la costa del Pacífico, y construir tambien la via férrea de Lagos á un punto del Rio Bravo, es abrir las fuentes de donde ha de nacer la prosperidad de la República si llega á tener efecto la realizacion de tales obras; pues la ventajosa posicion geográfica en que México se halla colocado, teniendo por el Oriente el mar Atlántico y por el Poniente el Pacífico, contribuirá á dar un impulso poderoso y á facilitar por medio del ferrocarril el comercio de Europa por el lado del Golfo, y el del Asia por el lado del Pacífico; y este tráfico frecuente y constante establecido entre ambas costas, no solo llevaria de una á otra los efectos extranjeros y los frutos nacionales, sino que derramaria los beneficios de esa prodigiosa actividad por todos

los Estados por donde pasara el trayecto de la vía férrea. Allanados así los inconvenientes de la falta de buenas carreteras, abreviadas extraordinariamente las distancias, disminuido de una manera considerable el precio de los trasportes, y abierto un extenso campo á los consumos, la agricultura, la minería, la industria y el comercio tendrian un nuevo ser y en su desarrollo llegarian hasta un punto que hoy no se puede concebir.

Por lo que hace al ferrocarril de Lagos al Rio Bravo, debemos considerarlo desde luego como el lazo mas estrecho de union entre los Estados fronterizos y los del centro; como el principal elemento y acaso en la actualidad el único, de que se pueblen nuestros desiertos del Norte; como el medio mas expedito de que los Estados fronterizos participen pronto de los admirables adelantos que se obtienen con las vías férreas, las cuales serán el principio de la regeneracion de aquellos pueblos que entre sus ricas producciones cuentan el algodon y la viña, cuyos frutos no hay duda que formarán ramos muy importantes del comercio interior y exterior. Pero el ferrocarril de Lagos al Rio Bravo, enlazándose con las vías férreas de los Estados-Unidos, tiene una grandiosa perspectiva,

en razon de que las condiciones del territorio por donde debe pasar, lo favorece mucho, para que pueda preferirse como vía de comunicacion entre los Estados del Este y del Oeste de la Union Americana.

A mas de las anteriores consideraciones que son concernientes al proyecto en general del Sr. Plumb, hay otras que por su importancia merecen que se haga de ellas una especificacion particular.

La primera es la circunstancia de estar ya organizada y de tener en construccion un ferrocarril en los Estados-Unidos, la Compañía que solicita la concesion á la que se refiere el proyecto mencionado, lo cual es una garantía de que se llevará á efecto la obra que se propone.

La segunda razon es que no ganarán interes las cantidades que se queden adeudando, porque no alcance á cubrir la subvencion lo que produzca el 8 por ciento de importacion destinado á tal objeto, pues suprimidos los expresados intereses, hay en favor del erario una economía de algunos millones de pesos.

La tercera consideracion se funda en que se fija como máximum para la subvencion el número de 2,275 kilómetros, comprendiendo las vías principa-

les y los ramales que se construyan para ponerlas en comunicacion con varios Estados de la República, lo cual importa que se conozca de antemano de una manera bien definida y determinada la suma total de lo que el erario nacional ha de pagar por subvencion á la empresa concesionaria.

Debe tenerse como cuarta consideracion, el compromiso que contrae la Compañía de dar principio á los trabajos de construccion desde la ciudad de México para el interior, á los nueve meses despues de que haya sido terminado el ferrocarril de Veracruz, obligándose la misma empresa á tener concluidos y á poner en explotacion 80 kilómetros, quince meses despues del primer plazo; de suerte que debiendo quedar acabada la obra del ferrocarril mexicano para el dia último de Diciembre del presente año, en el mes de Octubre de 1873 comenzarian los trabajos del camino de fierro en la direccion de Querétaro.

Fundado en las razones que dejo expuestas, el Presidente cree que el proyecto de que he hecho referencia, es digno de ser tomado en consideracion por el Congreso, que con su notoria ilustracion lo examinará como corresponde para darle la resolucion que sea mas conveniente á los inte-

reses nacionales; pero siendo muy corto el plazo que se fija á la empresa para dar principio á la obra desde la ciudad de México, el Presidente recomienda al Congreso que se sirva determinar en el actual período de sesiones lo que tenga á bien respecto de la concesion solicitada por el Sr. Plumb.

Reitero á vdes. con tal motivo las consideraciones de mi respeto.

Independencia y Libertad. México, Octubre 5 de 1872.—*Balcárcel.*—CC. Diputados Secretarios del Congreso de la Union.—Presentes.

OCURSO

DIRIGIDO AL MINISTERIO DE FOMENTO

Por el Sr. D. Eduardo Lee Plumb.

Un sello que dice: — República Mexicana. — Segunda clase. — Para el bienio de mil ochocientos setenta y dos y setenta y tres. — 50 centavos. — Tercero. — Otro sello: — Administracion principal de la renta del papel sellado del Distrito.

CIUDADANO MINISTRO DE FOMENTO:

EL que suscribe, en representacion de la Compañía del Ferrocarril Internacional, ante vd. respetuosamente tiene la honra de exponer:

Que la expresada Compañía, compuesta principalmente de capitalistas de Nueva-York, organizada en virtud de un decreto de la Legislatura del Estado de Tejas, expedido el 5 de Agosto de 1870, está ahora construyendo con suma actividad un ferrocarril á través del Estado de Tejas, desde Fulton, en los límites del Estado de Arkansas, pasando por las ciudades de Austin y San

Antonio, hasta el Rio Bravo del Norte, en la frontera de México, cuya distancia es de cerca de 530 millas.

Por su posicion geográfica, este ferrocarril tiene que llegar á ser la línea principal de comunicacion entre la República de México y la de los Estados-Unidos.

En Fulton, conforme á los términos de la ley de concesion de la Compañía, el camino que esta construye debe unirse con el ferrocarril de "Cairo y Fulton," que actualmente se está llevando á cabo con la mayor rapidez, y que uniéndose á su vez con el ferrocarril de "St. Louis é Iron Mountain," que se halla bajo la misma administracion, establece por una parte una comunicacion directa hasta Cairo, en la confluencia de los rios Ohio y Mississippi, y por otra enlaza á Fulton por una línea de 480 millas con la ciudad de San Luis, Missouri, uno de los centros comerciales mas importantes en el valle del Mississippi.

Por estos medios se establecerá una comunicacion desde los límites de México, por una línea casi recta de mas de mil millas, que llegará hasta muy cerca del centro de la parte mas poblada de los Estados-Unidos.

Desde Cairo el ferrocarril central de Illinois, y desde San Luis otras líneas establecen la conexion con Chicago; y desde Memphis, Cairo y San Luis, varias líneas de ferrocarril completan la comunicacion con Cincinnati, Washington, Philadelphia y Nueva-York.

La Compañía Internacional, dentro de los dos primeros años de su existencia, esto es, hasta el 5 de Agosto último, ha concluido y puesto en explotacion 110 millas de su camino, y tiene 70 millas mas tan adelantadas, que se pondrán en explotacion á fin del presente año.

En el curso del año próximo de 1873, se concluirá y pondrá en explotacion todo el tramo comprendido desde Fulton hasta Austin, cuya distancia es de cerca de 300 millas.

Se ha celebrado, además, una sociedad entre la Compañía Internacional y la Compañía del ferrocarril Houston y Gran Septentrional, que tiene actualmente 160 millas de camino concluido y en explotacion, y 66 millas mas que estarán concluidas para el 1º de Diciembre próximo.

Las dos Compañías unidas tendrán el 1º de Enero de 1873 un total de 406 millas de camino concluido y en explotacion.

La "Compañía de Cairo y Fulton" ha anunciado que en el próximo mes de Octubre estarán corriendo los trenes desde San Luis hasta Little Rock, distancia casi media de la línea, y el resto entre Little Rock y Fulton, estará concluido y en explotacion en 1873.

En 1874, el Ferrocarril Internacional llegará á San Antonio, teniendo una extension de cerca de 400 millas en explotacion y abriendo entonces comunicacion directa desde aquel punto con todas las poblaciones de los Estados-Unidos.

La colocacion definitiva de la parte del ferrocarril de la Compañía Internacional, comprendida entre San Antonio y el Rio Bravo del Norte, no podrá hacerse sino hasta que se haya averiguado por qué camino es mas practicable traer líneas de ferrocarril, que partiendo de la ciudad de México y de la costa del Pacífico, desciendan de la mesa central al valle del Rio Bravo, y en qué punto del mismo rio puede efectuarse mas ventajosamente la conexion de los ferrocarriles de las dos Repúblicas.

La Compañía está autorizada conforme á los términos del decreto de concesion expedido por el Estado de Tejas, á unirse con cualquiera otra Compañía de ferrocarril, dentro ó fuera del Esta-

do, y tambien lo está para explotar su camino en union ó consolidacion con cualquiera otra Compañía.

En el mismo decreto de concesion está previsto además, que la Compañía pueda emprender la continuacion de su ferrocarril hasta la ciudad de México, y hasta la costa del Pacífico, en caso de que el Gobierno Mexicano concediere para ello la autorizacion necesaria.

La Compañía del Ferrocarril Internacional está muy interesada en la comunicacion con la República de México, á consecuencia del aumento de tráfico que obtendria su camino. Participan del mismo interes todas las compañías de ferrocarril cuyos caminos forman la línea de conexion desde Fulton hasta Cairo, San Luis, Chicago, Cincinnati, Philadelphia y Nueva-York.

Estas consideraciones han determinado á la Compañía Internacional á averiguar oportunamente qué probabilidades hay en México de llevar á cabo alguna vía férrea con la cual pudiera enlazar el camino que está construyendo en Tejas, y en caso de que no fuese probable la construccion de esa línea por otros, á tomar en consideracion la conveniencia de emprender la obra por sí

misma, con tal de que le fuese posible celebrar con el Gobierno de México los arreglos correspondientes á ese objeto.

Con esta mira, la junta de directores de la Compañía resolvió desde Agosto de 1871, el envío de un agente á México, y en virtud de los arreglos relativos, el que suscribe llegó con tal carácter á esta ciudad en 1º de Setiembre del año próximo pasado.

Desde aquella fecha se ha tenido al Ejecutivo de la República al corriente de todo lo concerniente á la Compañía y á los proyectos que ha formado para la construccion del ferrocarril mencionado, discutiéndose con toda la frecuencia que han permitido las circunstancias, las bases de proposiciones para la construccion de la obra, con la intencion de someterlas en el momento oportuno á la consideracion y resolucion del Congreso federal.

Antes de someter formalmente sus proposiciones, el que suscribe ha procurado tener estas conferencias con el Ejecutivo á fin de recibir sus indicaciones y de que las proposiciones que hubieren de hacerse, estuviesen conformes con las prácticas de la legislacion mexicana, y en cuanto fuese posible con las miras del Gobierno respecto á la forma y carácter de la subvencion que juzgase mas

conveniente, en atencion á las actuales circunstancias del país.

La primera idea de la Compañía fué, naturalmente, la de hacer arreglos para poder, al concluir su camino en Tejas hasta su término en el Rio Bravo, extenderlo al interior de México, partiendo desde la frontera; pero como toda empresa de este carácter tiene que hacerse en México, así como en cualquiera otro país, con el auxilio del Gobierno para costear una parte de la obra, el Poder Ejecutivo desde las primeras conferencias habidas con el que suscribe, manifestó con mucha razon que, como condicion indispensable para la subvencion, seria preciso fijar el punto de partida de la línea en esta capital.

Esta condicion fué comunicada á la Compañía que consintió en asumir la obligacion de comenzar la construccion del ferrocarril en esta ciudad, así como la de emprender los trabajos tambien desde la costa del Pacífico, tan luego como se fije el punto de ella que deba servir de término al ferrocarril en la misma costa.

La pronta conclusion del ferrocarril de Veracruz á la ciudad de México, una de las obras colosales de este continente y que honra tanto al pueblo de

México y á su Gobierno, hace ahora practicable lo que antes hubiera sido imposible; es decir, que empresarios abonados acepten el compromiso de construir largas líneas de ferrocarril desde esta ciudad hácia el interior de la República.

No hay necesidad de reconocimientos previos para resolver la cuestion de la posibilidad de construir un ferrocarril desde esta ciudad hasta la costa del Pacífico por vía de Guadalajara, y desde algun punto intermedio como Lagos, hasta el Rio Bravo del Norte.

La topografía del país es demasiado bien conocida para que pueda haber alguna duda acerca de este punto.

La direccion general de la línea está tambien determinada de antemano por la situacion de las principales poblaciones del interior.

El interes general del país, los intereses de las localidades, así como los de la empresa, todos se unen para requerir que la línea principal de ferrocarril de esta ciudad al Pacífico, y la de esta ciudad al Rio Bravo del Norte, pongan en comunicacion con la capital de la República el mayor número posible de capitales de Estados y de las principales poblaciones del interior.

Lo relativo á la direccion de la línea tiene evidentemente que subordinarse á la importantísima consideracion que se acaba de mencionar.

Sin necesidad, pues, de previos reconocimientos para resolver la cuestion, parece evidente que la línea principal de ferrocarril partiendo de esta ciudad, deberá enlazar con la capital de la República, á Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, Leon y Lagos.

Un ramal á Morelia seria una consecuencia necesaria de esta línea.

La línea principal tendrá que continuar por vía de Guadalajara al puerto que en la costa del Pacífico se hallare ser el mas conveniente.

Desde Lagos ú otro punto intermedio, la línea hácia el Norte deberá seguir por Aguascalientes, y Zacatecas ó San Luis, al Saltillo, y de allí por Monterey ó Monclova al Rio Bravo del Norte.

Con la construccion de una línea principal de este carácter, parece que quedarian en gran manera satisfechas las necesidades mas apremiantes del país.

El ferrocarril que está construyendo en Texas la Compañía Internacional, es un camino de primera clase, de cuatro piés ocho y media pulgadas de

ancho, igual á todos los ferrocarriles del Pacífico, é igual tambien al ferrocarril de Veracruz á la ciudad de México, y no aventaja la calidad de su construccion ningun ferrocarril en los Estados-Unidos.

Para facilitar el movimiento comercial entre los dos países y para abrir una comunicacion conveniente entre las capitales de las dos grandes Repúblicas de este continente, parece que es de desearse que el camino que deba construirse desde la ciudad de México y desde la costa mexicana del Pacífico hasta el Rio Bravo, sea del mismo carácter, es decir, de primera clase.

Igualmente hay motivos para desear que el ferrocarril que se extienda desde la ciudad de México hasta la costa del Pacífico—complemento de la línea de Veracruz al Pacífico—sea de la misma clase que el de Veracruz á la ciudad de México, esto es, un camino de primer órden.

De este modo la línea de la capital de la República á Lagos ú otro punto central, serviria al doble objeto de formar á la vez parte de la vía de Veracruz al Pacífico y parte de la línea á los Estados-Unidos; mientras que la línea de Lagos ó dicho punto central, por vía de Guadalajara al Pacífico, completaria el ferrocarril de Veracruz

al Pacífico, y serviria al mismo tiempo como parte de una línea continental desde el Pacífico hasta Nueva-York.

La línea de Lagos al Rio Bravo formaria ademas parte, no solo de una vía general de la ciudad de México á los Estados-Unidos, sino tambien parte de un ferrocarril al Pacífico, que partiendo de Nueva-York, atravesando la capital y varias de las ciudades principales de los Estados-Unidos y un número considerable de ciudades y poblaciones importantes de México, terminaria en un puerto mexicano del Pacífico, y seria el mas corto de los grandes ferrocarriles de Nueva-York al Pacífico que es posible establecer.

Las líneas así indicadas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo, tendrian además la ventaja esencial de unir con la capital de la República las capitales por lo menos de nueve Estados importantes de la Federacion, y al mismo tiempo de abrir una vasta seccion del interior del país á un fácil acceso para la exportacion de sus valiosos productos, por la vía de Veracruz para los mercados de Europa, por la vía del Pacífico para los de California y China, y por la vía del Rio Bravo á todos los de los Estados-Unidos.

Los Estados-Unidos consumen actualmente al año mas de 500,000 toneladas de azúcar, cuyo valor pasa de $70.000,000, de los cuales solamente una décima parte se produce en el país.

El consumo anual de café en los Estados-Unidos llega á mas de 150,000 toneladas con un valor de $36.000,000, y de este artículo ni una sola libra se produce en los Estados-Unidos.

Ambos productos, tan importantes y necesarios, de diario consumo, se procuran hoy principalmente de Cuba y del Brasil, en donde se obtienen por medio del trabajo de esclavos.

Por este comercio tan vasto, los Estados-Unidos se ven estrechados á contribuir indirectamente á mantener la esclavitud en aquellos dos países.

Es, pues, de desearse que esos artículos sean producidos por el trabajo libre.

México produce café de una calidad que no es inferior á ninguna otra del mundo.

Sus regiones productoras de café, tanto en la costa del Pacífico como en la del Golfo, son capaces de proveer todo lo que consumen los Estados-Unidos, y con medios directos de comunicacion, su posicion geográfica le aseguraria casi el monopolio de produccion para aquel país.

El café es conducido en la actualidad en buques de vapor desde Costa Rica hasta San Francisco, y de allí por ferrocarril á Chicago y á San Luis, Missouri.

La distancia tomando una línea recta sobre el mapa, desde Chicago hasta San Francisco, es precisamente la misma que hay de Chicago al Manzanillo. De San Luis, Missouri, á San Blas, la distancia es mucho menor.

Sin embargo, el flete del café por ferrocarril de San Francisco á Chicago, cuya distancia es de 924 leguas, no pasa de dos y medio centavos por libra, ó 10 pesos por carga de 16 arrobas.

México tiene para la produccion del azúcar regiones especialmente apropiadas y de grande extension. Tal sucede en un grado notable en los Estados de Jalisco, Michoacán y Colima.

El proveer á los Estados-Unidos de una parte solamente de la inmensa cantidad que ahora necesita para su consumo, y que aumenta anualmente, procuraria á México un comercio sumamente importante y lucrativo.

Una línea directa de ferrocarril desde la costa mexicana del Pacífico que pasará por los centros principales de poblacion de los Estados-Unidos,

encontrando consumidores en toda su extension, daria á México como fuente proveedora de estos dos artículos de primera necesidad, ventajas con las cuales ningun otro país podria competir.

Hay una lista casi ilimitada de otros artículos que entrarian en este valioso comercio, entre los cuales pueden mencionarse especialmente el envío por ferrocarril del ganado de los Estados de Coahuila, Nuevo-Leon, Tamaulipas, San Luis Potosí, Zacatecas y Durango, y la expedicion de lana, de pieles y de productos minerales.

La ciudad de México está destinada á ser el Paris de América.

Su clima sin rival, su bella perspectiva, la historia tan llena de interes y tan romántica de esta tierra privilegiada, que es todavía tierra desconocida para el viajero, y la era de paz y de prosperidad que ahora principia para la República, atraerán aquí millares de viajeros de todos los países, una vez que pueda llegarse á la mas antigua é interesante capital de este continente, por un camino de tierra, libre de los peligros de la costa y provisto con todas las comodidades que el sistema moderno de viajar proporciona y reclama.

Impulsadas por el deseo de evitar el calor del estío y el frio del invierno, tanto en los Estados-Unidos como en Europa, millares de personas de fortuna y de buena posicion serán inducidas á buscar la perpetua primavera de México, y pocos de los viajeros que vengan de Europa á visitar á los Estados-Unidos, se volverán sin haber antes extendido su viaje hasta México.

Las ventajas que de esta manera obtendrá la República por el juicio mas justo que se formarán de su pueblo; la riqueza atraida á su capital y la prosperidad nacional que indudablemente procederia de la inmensa exportacion de los productos del país por medio de su fácil traslacion, no solo á los mercados de Europa, sino tambien á los de los Estados-Unidos, son circunstancias que llaman fuertemente la atencion y que merecerán sin duda alguna la consideracion ilustrada del Congreso Nacional al ocuparse de la discusion de este asunto.

Como resultado de las conferencias que ha tenido con el Ejecutivo, y como consecuencia del estudio que ha podido hacer de este negocio durante su residencia en el país por mas de un año, y de su correspondencia con la Compañía que re-

presenta, el que suscribe tiene ahora la honra de someter á vd., Ciudadano Ministro, el adjunto proyecto, que contiene las bases sobre las cuales la Compañía del Ferrocarril Internacional está dispuesta á emprender la construccion de la importante obra á que se ha hecho referencia.

El que suscribe acompaña igualmente, con el mayor respeto, los documentos relativos á la organizacion de la Compañía, á sus operaciones, y al carácter con que la está representando.

Los referidos documentos son los siguientes:

1º Copia certificada de la ley de concesion hecha á la Compañía del Ferrocarril Internacional por la Legislatura del Estado de Tejas.

2º Copia certificada de los informes presentados al Gobernador del Estado de Tejas por los agentes del mismo Estado, comisionados para examinar las primeras 50 millas de ferrocarril construidas por la Compañía.

3º Certificado del Secretario de la Compañía del Ferrocarril Internacional, sobre el pago de los primeros dos millones del capital suscrito.

4º Carta de instrucciones dada por el Presidente de la Compañía del Ferrocarril Internacional al que suscribe.

5º Poder otorgado por la Compañía del Ferrocarril Internacional á favor del que suscribe.

6º Carta del Presidente interino de la Compañía dando un informe sobre la obra concluida en los dos primeros años de la existencia de la Compañía.

7º Organizacion de la Junta de directores y empleados superiores de la Compañía del Ferrocarril Internacional.

8º Organizacion de la Junta de directores y empleados superiores de la Compañía del Ferrocarril Houston y Gran Septentrional.

9º Comité ejecutivo de las dos Compañías unidas.

En virtud de lo que queda manifestado, el que suscribe suplica respetuosamente al Ciudadano Ministro de Fomento se sirva dar cuenta al Ciudadano Presidente de la República con esta exposicion y con los documentos que la acompañan, para que el mismo Primer Magistrado, si lo tiene á bien, se digne someterlos, con la recomendacion que estime de justicia, al Congreso Nacional para su sabia resolucion.

México, Setiembre 26 de 1872.

E. L. Plumb.

DECRETO

Autorizando al Ejecutivo para ajustar Contratos

Sobre construccion de Ferrocarriles.

(Del *Diario Oficial* de 18 de Diciembre de 1872.)

MINISTERIO

DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO

DE LA REPUBLICA MEXICANA.

SECCION 3ª

El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

"Artículo único. El Ejecutivo recibirá todas las proposiciones que se le hagan sobre construccion de ferrocarriles, pudiendo ajustar con los interesados los términos de los contratos respectivos,

los que se sujetarán á la aprobacion del poder legislativo.

Palacio del poder legislativo de la Union. México, Diciembre 10 de 1872.—*N. Lémus*, diputado presidente.—*V. de Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario."

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Gobierno Nacional de México, á 10 de Diciembre de 1872.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio."

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.—Independencia y libertad. México, Diciembre 10 de 1872.—*Balcárcel.*

COMUNICACION

DEL MINISTERIO DE FOMENTO

AL CONGRESO DE LA UNION.

MAYO 30 DE 1873.

(Del *Diario Oficial* de 3 de Junio de 1873.)

MINISTERIO

DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO.

SECCION 3ª

Tuve el honor de manifestar al Congreso en comunicacion de 19 del actual, que el Gobierno concluiria próximamente con el representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas los arreglos relativos á la construccion del camino de fierro que ha de terminar en la costa del Pacífico.

El Gobierno habia tenido ya ocasion de examinar las proposiciones del Sr. Plumb, cuando las remitió al Congreso con fecha 5 de Octubre de 1872, y autorizado posteriormente para recibir las

propuestas sobre vías férreas, tuvo que estudiar muy detenidamente el proyecto de que se trata, para dar cumplimiento al decreto de 10 de Diciembre de 1872.

El convenio que se acaba de celebrar comprende dos líneas, la interoceánica, y la que, partiendo de un punto de esta, terminará en un lugar conveniente de la frontera del Norte. La primera, parte de esta capital, pasa por Querétaro, Guanajuato, Lagos, Guadalajara, Colima, y terminará en el punto que se designe de la costa del Pacífico. Un ramal de esta línea partirá de Salamanca á Morelia, y otro que comienza en Lagos, toca á las ciudades de Aguascalientes y Zacatecas, extendiéndose hasta Durango, que antes no estaba comprendido en el trayecto; y por último, se ha estipulado la construccion de un ramal á Toluca para el caso de que no se lleve á cabo el que está en obra en la actualidad.

La segunda línea, que podriamos llamar internacional, toma su orígen en Lagos, y atravesando por San Luis Potosí y los Estados de Coahuila y Nuevo Leon, llegará al punto que se determine de la frontera del Norte.

De esta manera se ha conseguido que las dos

grandes vías con sus ramales, toquen los centros de mayor poblacion y comercio de la República, con el fin de que el tráfico general obtenga el desarrollo que exige el adelanto del país. Además de las ventajas que proporcionará la línea interoceánica que parte del puerto de Veracruz y concluye en otro del Pacífico, permitiendo y facilitando el comercio de las naciones occidentales de Europa con San Francisco y demas puntos de la costa del mar del Sur, la línea internacional hará que México obtenga los beneficios que le corresponden por su situacion geográfica. Los importantes Estados del Sur y del Este de la República vecina, encontrarán una salida natural para sus productos, porque el trayecto que recorrerán sus mercancías, construida ya la línea mencionada, es mas corto que otro alguno, y además, en nuestra República atraviesa regiones que no están expuestas á los rigores del clima, que entorpecen el tráfico en las zonas de mas altas latitudes, causando la paralizacion de los negocios.

Para facilitar las transacciones mercantiles y las relaciones de todo género entre México y los Estados-Unidos, era necesario buscar el camino mas corto, y por tal motivo se adoptó el trazo por

los Estados de Coahuila y Nuevo Leon, que comparado con el que hubiese de tocar á Paso del Norte para unirse despues con las líneas americanas, proporciona una economía de trescientas leguas.

Era preciso tambien tener presente para asegurar el porvenir de las líneas mexicanas, que el trayecto adoptado merece la preferencia en atencion á que va á unirse con los importantes ferrocarriles de Tejas, Cairo & Fulton, San Luis & Iron Mountain, Misouri, Kansas & Tejas, y Houston & Gran Septentrional.

Las anteriores consideraciones han decidido al Gobierno á fijar para las líneas proyectadas la misma anchura que tiene el ferrocarril de Veracruz y los mencionados de los Estados-Unidos, pues son bien conocidos los grandes inconvenientes que resultan de la diversidad de vías, por lo que las naciones procuran en la actualidad uniformar en este punto sus caminos de fierro, y han quedado con este sistema de construccion bien aseguradas las condiciones que se requieren para satisfacer á las exigencias de una gran explotacion.

El Gobierno ha procurado el mayor número posible de ventajas para el país al celebrar los nue-

vos arreglos, y aunque no obtuvo todo aquello que hubiera deseado, consiguió considerables modificaciones, de las que puede penetrarse el Congreso comparando el nuevo proyecto con el que se remitió en 5 de Octubre del año anterior, siendo las mas importantes las que se expresan á continuacion.

Era conveniente asegurar que la vía interoceánica se concluyese al menos en un tiempo igual al que empleará la obra del camino internacional; y así se ha consignado en el convenio de una manera expresa y terminante.

La subvencion se ha reducido á $9,000 por kilómetro en vez de los $9,500 primitivamente señalados, habiéndose estipulado de una manera explícita, que las cantidades que correspondan á la subvencion, no ganarán interes alguno, circunstancia que el Gobierno juzga muy importante.

No es conveniente que por el natural deseo de estimular el tráfico prescinda la República de las ventajas de su situacion, concediendo el tránsito de las mercancías por toda la extension de su territorio, sin que le dejen provecho de ninguna clase, y así se estipuló que la Compañía del ferrocarril internacional mexicano cobrará por cuenta

del Gobierno determinada cuota por pasajero y por tonelada de mercancías.

Consagró el Ejecutivo una atencion preferente á la parte que se refiere á tarifas, porque sus condiciones decidirán en la práctica, de que una obra semejante produzca para la República todos los beneficios que se deben esperar al proyectarla.

Las tarifas que constan en el convenio son tan bajas, como las que hasta ahora se han propuesto al Gobierno, y en algunos puntos mas favorables, con la circunstancia de que serán uniformes para los efectos que se destinen tanto al comercio interior como á la exportacion.

Fácil es calcular, conociendo aproximadamente las distancias que se tienen que recorrer, que cobrándose 4 cs. por kilómetro en primera clase, 2½ cs. en segunda por pasajeros, y por tonelada de mercancías 7 cs. en primera clase, 5 en segunda y 2½ en tercera, son las tarifas moderadas y equitativas.

Además, se ha convenido para impartir á la agricultura mexicana la debida proteccion, que los cereales de todo género quedarán desde luego clasificados en tercera clase, sea cual fuere el objeto de su destino.

Por último, se aseguró que los derechos consignados en esta concesion no podrán traspasarse á ningun particular ni Compañía, sin el permiso previo del Ejecutivo de la Union.

Son tan considerables las ventajas que producirá al país la realizacion de esta obra, desarrollará sus riquezas, estrechará las relaciones entre todos los Estados de la Federacion, y afianzará la paz y la tranquilidad pública, que merece el proyecto la cooperacion de los poderes federales, pues aunque es cierto que se imponen al país sacrificios de importancia, quedan compensados con las ventajas enumeradas, haciendo presumir un porvenir próspero para la Nacion.

Como estos negocios son de suma gravedad por el monto de la subvencion que tiene que cubrirse, ya que solo por este medio puede conseguirse que tales proyectos se lleguen á realizar, el Gobierno espera que el Congreso, con su notorio empeño é ilustracion, examinará todos los puntos que abraza el contrato celebrado, y dictará la resolucion mas conveniente para la República.

Al fin de que se sirvan vdes. someterlo á la aprobacion del Congreso, tengo el honor de adjuntarles el contrato y las comunicaciones relativas.

Lo que digo á vdes. por acuerdo del Presidente, reiterándoles las seguridades de mi respeto.

Independencia y Libertad. México, Mayo 30 de 1873.—*Balcárcel.*—CC. Diputados Secretarios del Congreso de la Union.—Presentes.

Un sello que dice: — República Mexicana. — Segunda clase. — Para el bienio de mil ochocientos setenta y dos y setenta y tres. — 50 centavos. — Tercero. — Otro sello: — Administracion principal de la renta del papel sellado del Distrito.

México, Enero 16 de 1873.

Ciudadano Ministro de Fomento:

Refiriéndome á la comunicacion que tuve el honor de dirigir á vd. el 26 de Setiembre último, en representacion de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, sometiendo unas propuestas para la construccion de un ferrocarril de esta Capital al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte, cuyas propuestas recibieron la honra de ser presentadas por el Ejecutivo al Congreso Nacional el 5 de Octubre del año próximo pasado, me permito ahora manifestar:

Que en vista de la autorizacion general que ha sido concedida al Ejecutivo en la ley aprobada por

el Congreso de la Union el 10 de Diciembre último, relativa á recibir propuestas y ajustar contratos sobre construccion de ferrocarriles, estoy dispuesto y tendré satisfaccion en entrar, cuando las atenciones del Gobierno se lo permitan, en conferencias relativamente á las propuestas que ya tengo presentadas, á fin de ajustar un contrato, caso de que el Ejecutivo lo considere conveniente, en los términos y para el objeto de la ley de 10 de Diciembre último, á que antes me he referido.

Tengo el honor de ser con el mayor respeto de vd. obediente servidor.

(Firmado.)—*E. L. Plumb.*

MINISTERIO

DE

FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO

DE LA REPUBLICA MEXICANA.

SECCION 3ª

En vista del ocurso que con fecha 16 del mes próximo pasado elevó vd. á esta Secretaría pidiendo entrar en arreglos con el Gobierno á fin de formalizar un contrato para la construccion de un ferrocarril de esta capital al Océano Pacífico y al Rio Bravo, se pidió á la Diputacion permanente del Congreso de la Union el expediente formado sobre este negocio.

Este se ha recibido ya, y en tal virtud ha dispuesto el mismo Supremo Magistrado, diga á vd. que puede promover ante esta Secretaría lo conveniente para llegar á la terminacion del contrato

antes mencionado, el cual ha de someterse á la aprobacion del Congreso, de conformidad con lo que previene la ley de 10 de Diciembre del año próximo pasado.

Independencia y libertad. México, Febrero 12 de 1873.

(Firmado.)—*Balcárcel.*

Sr. Eduardo Lee Plumb.—Presente.

Un sello que dice:—República Mexicana.—Segunda clase.—Para el bienio de mil ochocientos setenta y dos y setenta y tres.—Cincuenta centavos.—Tercero.—Otro sello.—Administracion principal de la renta del papel sellado del Distrito.

México, Mayo 17 de 1873.

Ciudadano Ministro de Fomento:

Por las comunicaciones que en el último mes de Febrero dirigieron al representante de México en Washington, el Secretario de la Compañía del Ferrocarril Internacional, el Vicepresidente de las compañías de ferrocarril "Cairo & Fulton" y "St. Louis & Iron Mountain," y el Presidente de la Compañía del ferrocarril "Missouri, Kansas & Tejas," se ha impuesto el Gobierno de que las tres últimas Compañías, además de la Compañía del ferrocarril "Houston & Gran Septentrional," se han asociado á la Compañía Internacional para llevar á cabo las propuestas que á nombre de la

última Compañía, y como su representante, tuve la honra de someter á la consideracion del Gobierno Mexicano en 26 de Setiembre último, relativas á la construccion de una vía férrea de esta Capital al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte, para enlazarse en aquella frontera con el Ferrocarril Internacional de Tejas.

Habiendo llegado el tiempo en que el C. Presidente juzgue quizá necesario, en virtud de la autorizacion que concedió al Ejecutivo la ley de 10 de Diciembre último, concluir un arreglo definitivo á fin de someterlo á la aprobacion del Congreso Nacional, me parece conveniente, como representante de la Compañía Internacional, manifestar, como tengo la honra de hacerlo, que las propuestas á que se refiere esta comunicacion y el contrato que de ellas pudiera resultar con la Compañía del Ferrocarril Internacional, están en el interes asociado y mútuo de esta Compañía, y de las mencionadas compañías de "Missouri, Kansas & Tejas," de "Cairo & Fulton," de "St. Louis & Iron Mountain" y de "Houston & Gran Septentrional."

Estas Compañías asociadas, tenian ya en explotacion el dia 15 de Marzo último, las siguientes líneas férreas de primera clase, construidas por

ellas, y cuya extension, desde entonces, ha ido en aumento:

Las Compañías Internacional y Houston & Gran Septentrional.	433	millas
La Compañía Missouri, Kansas & Tejas	589	,,
La Compañía St. Louis & Iron Mountain	308	,,
La Compañía Cairo & Fulton	160	,,
(Esta última habrá puesto en explotacion 140 millas mas en el otoño del presente año.)		
Número total de millas en explotacion el 15 de Marzo último, pertenecientes á las cinco compañías.	1490	,,
ó sean 2,398 kilómetros.		

Se notará, en vista del mapa, que las diversas vías férreas pertenecientes á estas Compañías, forman el medio mas directo de comunicacion de la frontera de México, cerca de Laredo, á los principales centros de poblacion y de consumo de los Estados-Unidos, por cuyo motivo cada una de dichas compañías está y estará siempre interesada

en procurar y estimular un constante cambio de fletes con México.

Por esta razon tienen un interes muy directo y comprensible en la rápida construccion de las líneas del ferrocarril proyectadas en México, conforme á las propuestas que se han sometido al Gobierno á nombre de la Compañía Internacional, habiéndose efectuado la actual sociedad de las citadas Compañías para asegurar mejor la realizacion de la empresa que estas propuestas pretenden iniciar.

Tengo el honor de ser con el mayor respeto, de vd. obediente servidor.

(Firmado.)—*E. L. Plumb.*

(Del "Diario Oficial" de 23 de Junio de 1873.)

MINISTERIO

DE

FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO.

SECCION 3ª

CONTRATO

Celebrado entre el Ministerio de Fomento y el representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas.

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte.

La línea desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico seguirá la direccion que conforme á los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere ser la mas á propósito para poner á la Capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea prin-

cipal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca si no estuviese terminada la línea que se construye actualmente, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexion con el ferrocarril de Veracruz forme una línea interocéanica desde el Golfo de México al Pacífico, que terminará en el puerto de San Blas ó en cualquier otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de Mazatlán, que despues de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el mas á propósito por la Compañía con aprobacion del Ministerio de Fomento.

La línea hasta el Rio Bravo del Norte (Rio Grande) partirá de la línea antes mencionada, en la ciudad de Lagos, ú otro punto que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, se encontrare mas conveniente, y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos apareciere ser la mas á propósito para poner la Capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalien-

tes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte, en el punto que fuere mas conveniente para formar su enlace con el Ferrocarril Internacional de Tejas, que la dicha Compañía está construyendo actualmente al través de aquel Estado, y para establecer una línea contínua de conexion desde la ciudad de México y desde la costa mexicana del Pacífico, con las vías férreas de los Estados-Unidos.

Art. 2º La referida Compañía queda autorizada para comenzar inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar la colocacion de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley.

Antes de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, copia de los mapas del reconocimiento y de los planos de la colocacion del camino.

El reconocimiento general de toda la línea será concluido, y el plano correspondiente sometido al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de dos años y medio, contados desde la fecha de esta ley.

Un ingeniero nombrado por el Ejecutivo y pa-

gado por la Compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma Compañía, dando esta aviso al Gobierno con cuarenta dias de anticipacion, del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del Ejecutivo.

Art. 3º Los trabajos de construccion de la línea principal de ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley, y dentro de ~~quince~~ doce meses, contados desde que termine el período señalado para el principio de los trabajos, deberán estar concluidos á lo menos 100 kilómetros de ferrocarril de la referida línea.

En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos 120 kilómetros, ó 240 cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios y determinado el punto que ha de servir de término al camino en el Pacífico, comenzarán igualmente los trabajos en el expresado punto.

Los trabajos en la línea del Rio Bravo del Norte deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo rio, inmediatamente despues de la conclusion del Ferrocarril Internacional de Tejas hasta el expresado Rio Bravo del Norte.

Los trabajos en los diferentes puntos mencionados en este artículo, deberán proseguirse de manera que en la línea de la ciudad de México al Pacífico, se construyan por lo menos en cada año ó cada bi-año, un número de kilómetros igual al que se construya en la línea del Rio Bravo al punto de union con la línea anterior, y que se asegure la conclusion de toda la línea del ferrocarril, desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte, dentro del término de diez años, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 4º En caso de que la Compañía concluyere el referido ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y hasta el Rio Bravo del Norte, en un período de un año menos que el término estipulado de diez años, el Gobierno pagará á la Compañía en calidad de donacion y como premio, la suma de cien mil pesos; si el camino se concluyere en dos años menos del término esti-

pulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años; si fuere en tres años menos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos; y si el camino estuviere concluido en cuatro años menos del término fijado, el premio que el Gobierno pagará á la Compañía consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años.

El referido premio será pagado á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos de la presente ley.

Art. 5º Para el objeto de la construccion, posesion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo designadas en esta ley y bajo los términos que ella establece, la referida Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas se obliga á organizar en México, los Estados-Unidos de América, ó en Europa, una Compañía que se denominará "Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano."

La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía

del Ferrocarril Internacional Mexicano desde su organizacion, y antes de esta á la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas.

La Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano, así como la expresada Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la presente concesion, y todas las personas que tuvieren parte en ellas, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida empresa dentro del territorio de la República; no podrán alegar derechos de extranjeros con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Art. 6º La Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano no se considerará como organizada hasta que no se hubieren suscrito de buena fé 2.000,000 de pesos del capital social, y pagado

en dinero al tesorero de la misma Compañía diez por ciento de la suscricion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

Durante un año contado desde la fecha de dicha comprobacion, la Compañía tendrá á disposicion del público en México para que pueda suscribirse, la mitad de su capital social en los mismos términos en que las acciones sean ofrecidas en los Estados-Unidos de América y en Europa.

Pasado el año, la Compañía es libre para enajenar las acciones en el lugar que lo estime conveniente.

Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

Art. 7º La Compañía tendrá un domicilio en la ciudad de México, donde residirá una parte de su junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía.

Esta parte de la junta, así como la parte de la

direccion que se estableciere en los Estados-Unidos ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

La Compañía nombrará en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales competentes de la República.

Art. 8º Ni la Compañía concesionaria ni la que esta formare, pueden, en ningun tiempo, traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones, á algun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la empresa, y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, será nula y de ningun valor.

Tampoco podrá la Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano, traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal, y cualquiera traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nula y de ningun valor.

La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica, en todo ó en partes, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó de asociaciones particulares.

Las hipotecas que hiciere la referida Compañía serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la Compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

Art. 9º El capital social de la Compañía no ex-

cederá de 50.000,000 de pesos, dividido en acciones de á 100 pesos cada una.

Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, que podrá trasferirse ó disponerse libremente de ella con arreglo á las leyes vigentes y con los derechos y franquicias acordadas en esta ley.

Los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales, y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato.

Aun en el caso de que por las causas que mas adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará de la plena posesion y uso de todas sus propiedades y de

las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido.

Art. 10º El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas), tendrá una construccion sólida y perfecta, y será en todo igual á los ferrocarriles de primera clase.

Estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

La Compañía tendrá el derecho de enlazarse con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para operar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquier otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue mas convenientes.

Art. 11º Para auxiliar la construccion de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de ~~9,000~~ pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea apro- $8.J

bada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley; pero esta subvencion solo tendrá efecto cuando la Compañía hubiere construido y puesto en explotacion los primeros 100 kilómetros de ferrocarril de la ciudad de México hácia el Pacífico, y sucesivamente por secciones de 20 kilómetros, concluidas, aprobadas por el Ministerio de Fomento y puestas en explotacion; y la obligacion contraida por el Gobierno en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea á Toluca, en caso necesario.

Art. 12º Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se hubiere concluido, aprobado y puesto al uso público cada seccion de ferrocarril, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de "Certificados de construccion del Ferrocarril Internacional Mexicano," que se amortizarán con el 8 por 100 de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas; así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde ter-

mine el ferrocarril, y en la del punto donde termine en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya mencionados.

Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y ningun importador podrá desde el 1º de Enero de 1876, satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el 8 por 100 de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes.

Art. 13º La Compañía estará obligada á situar en todos los puertos mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida.

En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

Art. 14º Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas

por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de sesenta y cinco metros en toda la extension de la vía.

Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua.

De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias.

La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, y los que no fueren de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios, sirviendo de base para los avalúos, lo que la finca pague por contribucion predial.

Los criaderos metálicos, así como los de carbon

de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal de que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de minería.

Art. 15º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres, y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotivas, carruajes, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, béstias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy

ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos.

Para el uso de estas exenciones, se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento.

El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años contados desde la fecha de esta ley.

Art. 16º Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

La Compañía despedirá inmediatamente de su

servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension.

Igualmente pondrá en ejecucion las disposiciones que dicte el Ministerio de Hacienda, para que todo pasajero ó negociante observe las leyes aduanales de la República.

El Gobierno federal y los Gobiernos de los Estados, impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de las superiores.

Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

El Gobierno federal protegerá la ejecucion, conservacion y explotacion de las obras con toda la fuerza que fuere necesaria.

Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por

contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

Art. 17º Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento, la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y del Pacífico al Rio Bravo del Norte, la misma Compañía queda autorizada para hacer en el punto ó puerto elegido como término en la costa del Pacífico y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias ó convenientes para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles, cobrando por el uso de estos una retribucion moderada, y que se fijará con aprobacion del Ministerio de Fomento.

La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario en cada una de las extremidades de la línea del Pacífico al Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía.

Al principiar las obras de construccion del camino en su término en la costa del Pacífico ó en su término en el Rio Bravo del Norte, se habilitarán uno y otro punto para el comercio nacional y

extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubieren sido.

Los buques de la primera línea de vapores-correos que se establecieren del referido puerto de la costa del Pacífico á Australasia y de otra á la América Central y del Sur, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje cuando lo pidieren.

De las mismas franquicias disfrutarán los buques que vengan á dicho puerto cargados solamente de carbon de piedra, maquinaria y provisiones para el servicio exclusivo de los vapores de dichas líneas, y de carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica.

Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados.

Estas exenciones subsistirán durante la construccion del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte y por el período de cinco años mas despues de su conclusion.

Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz, trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion y explotacion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, durante el período de construccion de dichas líneas.

Art. 18º El Gobierno Mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías de uno á otro extremo de las líneas del Golfo de México al Pacífico, y del Pacífico al Rio Bravo del Norte y vice versa, durante el período de cincuenta años, contados desde la fecha de la conclusion de cada una de estas dos líneas respectivamente; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse en la descarga y carga de efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas, y en su conduccion por el

ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros.

Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de cincuenta centavos por cada pasajero y cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, y este aumento lo percibirá la Compañía por cuenta del Gobierno, verificándose la liquidacion correspondiente cada semestre.

Conforme á la Constitucion de la República, no se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que atraviesen por dichos caminos de un extremo á otro de las líneas y que no permanezcan en el país.

Art. 19º Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas á sus expensas por un ingeniero nombrado por el Gobierno, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo.

En caso de no autorizar la explotacion, el Go-

bierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.

Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por el flete de cada tonelada de 20 quintales de 45,38 kilógramos cada uno, de mercancías:

Primera clase,	8	centavos por kilómetro.		6.
Segunda ,,	6	,,	,,	4.
Tercera ,,	$2\frac{1}{2}$	,,	,,	

Por el trasporte de pasajeros:

Primera clase,	4	centavos por kilómetro.		$3\frac{1}{2}$
Segunda ,,	2½	,,	,,	2.

El cobro por mercancías y pasajeros en los tramos intermedios, no podrá exceder de la suma proporcional á la distancia; pero la Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

Dos años despues de concluida la vía y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuer-

do con el Gobierno, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un diez por ciento anual.

La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotacion del camino hasta Querétaro, y sucesivamente la de las secciones hasta Guadalajara, Durango y San Luis Potosí, los cereales nacionales se considerarán siempre en la tercera clase.

El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos.

Por cada diez kilómetros mas de distancia, dos centavos.

Por cada palabra mas que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando mas la

También se considerarán siempre en la tercera clase los rieles y materiales destinados para la construcción y explotación de ferrocarriles en el país.

tancia,

onduc-
s, víve-
unto á
o en el
que ca-
baja de
ren se-
abusos
eda es-
conduc-
pasaje,
ionarios
r el Go-
tores de

blica con
zarán de
da.
contados
hará gra-
se vayan
n de cor-
pachados

do c
canc
dad
por
La
la ta
Gobi
sion
ley s
De
hasta
nes h
tosí, l
pre e
El
las lí
siguie
Por
labras,
se tras
tros, v
Por
centav
Por
sobre l

"Rails and materials destined for the construction and operation of railroads in the country shall also always be included in the third class."

vigésima parte de lo que, en razon de la distancia, se cobre por las diez primeras palabras.

Art. 20º El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos y mulas que caminen de un punto á otro de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un 50 por 100 sobre los precios que se cobren segun la tarifa general; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Hasta la terminacion de quince años, contados desde la fecha de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos, y empleados despachados

por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correo por las líneas de la Compañía, será materia de contrato.

Art. 21º Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de las mismas obligaciones; la suspension durará solamente por el tiempo que durare el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento.

Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

Igualmente deberá la Compañía presentar al

Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados.

Solamente se abonará á la empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses mas.

Art. 22º Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del Gobierno federal.

II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

III. A los ocho meses de la fecha de esta ley, dará la Compañía una fianza á satisfaccion del Ejecutivo por valor de cuatrocientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley,

y perdiendo los interesados la suma expresada en caso de que no cumplan con las obligaciones señaladas en el art. 3º.

Art. 23º Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualesquiera de las causas siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

II. Por no construir los primeros 100 kilómetros, los tramos de 240 kilómetros, y concluir todo el camino dentro de los términos fijados en el artículo 3º

III. Por enagenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirle como socio en la empresa.

En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte del ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

El Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien aquel conceda tal derecho, lo

tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente hecho segun el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

Art. 24º El presidente y tesorero de la Compañía presentarán al Ministerio de Fomento un informe anual que exprese las operaciones de las líneas de ferrocarril construidas por la Compañía en cada año fiscal, que terminará el dia último de Junio.

Este informe se hará bajo protesta de ser verdadero, y demostrará la situacion financiera de la Compañía; la cantidad de dinero recibido y gastado; la suma y naturaleza de sus deudas y las varias especies de ellas, así como lo que á la Compañía se adeudare; el monto de las acciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en vía de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y

sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado.

En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Diciembre de 1872, relativa á recibir propuestas y ajustar contratos sobre construccion de ferrocarriles, ha celebrado el contrato que precede con el representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para someterlo, en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, á la aprobacion del Congreso de la Union.

México, Mayo 29 de 1873.

(Firmado).—*Blas Balcárcel.*

En representacion de la Compañía del Ferrocarril Internacional,

(Firmado).—*E. L. Plumb.*

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

43 5014

Stanford University Libraries
3 6105 021 580 399

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD AUXILIARY LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(415) 723-9201
All books may be recalled after 7 days

DATE DUE

MAR 1 2003
MAR 1 2003